



Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005 – 2015

Bestuurlijke samenvatting

COLOFON

Tekst en uitgave

Bestuur Regio Utrecht

Vormgeving

Pier 19 Grafisch ontwerpers, Utrecht

Kaarten (restyling)

Grontmij, De Bilt

Fotografie

Bestuur Regio Utrecht, Erik van het Woud, EVO

Mei 2008

In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

INHOUD

INLEIDING	4
Aansluiting bij de Nota Mobiliteit	4
Visie op mobiliteit	4
Monitoring	5
LEESWIJZER	6
HOOFPUNTEN VAN BELEID	7
1. Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer	7
2. Klantgerichte benadering	9
<i>Gebiedsgerichte aanpak</i>	9
<i>Mobiliteitsmanagement</i>	9
<i>Stedelijke distributie</i>	12
3. Integrale, gebiedsgerichte projecten: A12 Salto en Pakketstudie Ring Utrecht	14
<i>A12 Salto</i>	14
<i>Pakketstudie Ring Utrecht – Urgentieprogramma Randstad</i>	15
<i>Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht</i>	16
4. Anders betalen voor mobiliteit	17
5. Bereikbaarheid over de weg	18
6. Openbaar vervoer	20
7. Langzaam verkeer: korte afstanden, voor- en natransport	22
8. Veiligheid	23
<i>Verkeersveiligheid op de weg</i>	23
<i>Sociale veiligheid</i>	23
<i>Transport van gevaarlijke stoffen</i>	23
9. Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit	25

INLEIDING

Op 27 oktober 2004 is door het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) het strategisch beleidsplan voor verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005 – 2015, vastgesteld.

In het voorwoord schreven de toenmalige portefeuillehouders dat het RVVP een flexibel karakter zou hebben. Inzichten en maatschappelijke omstandigheden veranderen immers en de rijksoverheid komt met nieuwe plannen. Ook kunnen de financiële mogelijkheden variëren.

Op 21 februari 2006 is de Nota Mobiliteit vastgesteld. In die zelfde periode trad bij Het BRU een nieuw bestuur aan dat graag eigen accenten van beleid wilde kiezen in de vorm van een Regionale Agenda. Deze beide zaken vormden de aanleiding tot het actualiseren van het RVVP. De actualisatie is op 19 maart 2008 vastgesteld door het algemeen bestuur.

De actualisatie is kort, krachtig en sober gehouden. Het oorspronkelijke RVVP telt echter 180 pagina's. Samenvoegen van beide documenten zou tot een nieuw omvangrijk en daardoor lastig te doorgronden rapport leiden. De verantwoordelijke portefeuillehouders hebben de wens uitgesproken het beleidsplan samen te vatten in een handzaam, bestuurlijk document.

AANSLUITING BIJ DE NOTA MOBILITEIT

De dertien speerpunten van het RVVP van oktober 2004 sluiten aan bij de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit is een aantal accenten verlegd en zijn doelen concreter geformuleerd. Leidraad daarbij waren de essentiële onderdelen van beleid (PKB IV).

Uitgangspunt van zowel rijk als regio is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem van personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de concurrentiepositie te versterken.

VISIE OP MOBILITEIT

Het beleid van Bestuur Regio Utrecht concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Mobiliteitsproblemen doen zich al lang niet meer alleen tijdens de spits voor. Uitbreidingsmogelijkheden voor infrastructuur zijn, vanwege financiële en ruimtelijke beperkingen, slechts in geringe mate aan de orde. Het BRU pleit daarom voor 'beheerste mobiliteit', in overeenstemming met de 'beheerste dynamiek' die het BRU voor ogen staat in het Regionaal Structuurplan. Dit betekent dat het BRU zich uitspreekt tegen het ongelimiteerd faciliteren van de vraag naar verkeer en vervoer en uitdrukkelijk kiest voor selectieve bereikbaarheid.

Dertien hoofdpunten van het BRU-beleid

- Selectieve bereikbaarheid en mobiliteit
- Duurzaam veilig als speerpunt
- Leefbaarheid als randvoorwaarde voor mobiliteit
- Prioriteit fiets op kortere afstanden
- Openbaar vervoer
- Toepassing prijsmaatregelen in nationaal en/of Randstedelijk kader
- Nadruk op benutting
- Betere verbindingen voor Deltametropool

- Noodzaak tot gebiedsgerichte samenwerking
- Nieuwe perspectieven in technologie
- Ketenverschuivingen
- Betrouwbaarheid van de reistijd
- Goederenvervoer is onmisbaar voor het functioneren van de regio

MONITORING

Of de doelen uit het RVVP in 2010, 2015 en 2020 gerealiseerd zijn moet blijken uit regelmatige monitoring. Om te kunnen monitoren moeten doelen concreet geformuleerd worden. In het RVVP 2005-2015 is de formulering vaak nog in algemene termen gehouden. Bij de actualisatie is dit voor een groot aantal onderwerpen concreter gemaakt. De komende jaren zal een verdere vertaalslag moeten plaatsvinden en zullen geschikte indicatoren gezocht worden.

LEESWIJZER

Voor de indeling van deze samenvatting zijn de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit uit de PKB IV van april 2006 als leidraad gebruikt, zodat de onderlinge relatie tussen RVVP en Nota Mobiliteit beter zichtbaar is.

De indeling van de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit is als volgt:

- Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer
- Klantgerichte benadering
- Een concurrerend Nederland: internationale netwerken en knooppunten
- Anders Betalen voor Mobiliteit
- PPS
- Innovatie: motor van economische ontwikkeling
- Bereikbaarheid over de weg
- Langzaam verkeer: korte afstanden, voor- en natransport
- Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens
- Binnenvaart
- Zeescheepvaart
- Mainport Rotterdam en overige zeehavens
- Veiligheid
- Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit.

Niet al deze onderwerpen komen in het RVVP aan de orde, omdat sommige onderwerpen in deze regio niet spelen of omdat ze te klein zijn om een apart hoofdstuk aan te wijden.

Bij elk onderdeel geldt steeds: wat is het hoofddoel? Welke maatschappelijke effecten wil het BRU daarmee bereiken? In welke werkdoelen (specifieke doelen op korte termijn) wordt dit vertaald?

HOOFDPUNTEN VAN BELEID

1. SAMENHANG TUSSEN RUIMTE, ECONOMIE EN VERKEER EN VERVOER

Ten behoeve van de economische vitaliteit van de regio is een goede bereikbaarheid van de kerngebieden noodzakelijk.

Kerngebieden zijn zowel bestaande als nieuw te ontwikkelen gebieden die van grote betekenis zijn voor het functioneren van de regio. De regio heeft kerngebieden van verschillend niveau: nationaal, randstedelijk (deltametropolitaan), regionaal en lokaal. Deze ordening is van toepassing op verschillende type gebieden:

- centrumgebieden, met winkels en voorzieningen
- kantoorgebieden
- bedrijventerreinen
- gebieden met specifieke voorzieningen en recreatiegebieden
- specifieke vervoersknopen waar veel wordt overgestapt van de ene vervoerwijze op de andere en van het ene voertuig in het andere.

Daarnaast kent de regio woongebieden en gemengde gebieden.

Het centrumgebied van Utrecht is met de binnenstad, het station, de stationsomgeving en de Jaarbeurs een kerngebied van (inter)nationaal belang. Daarnaast zijn Sciencepark De Uithof en Leidsche Rijncentrum als kerngebieden op Randstedelijk niveau te beschouwen. Op regionaal niveau zijn vooral de centra van de grotere regionale kernen en de nevenkernen in de stad Utrecht van belang. Afhankelijk van het type kerngebied is de bereikbaarheid voor een specifieke vervoerwijze en een specifiek moment van de dag meer of minder belangrijk.

Hoofddoel

Om de bereikbaarheid van de kerngebieden te waarborgen wordt ingezet op een kwalitatieve ontwikkeling van de (kern)netwerken van de diverse modaliteiten. Uitgangspunt daarbij is dat de regionale kerngebieden zo direct mogelijk ontsloten zijn door de hoofdstructuren voor auto (hoofdwegennet), fiets (kernnet) en het openbaar vervoer (busnet en spoorwagennet).

Maatschappelijk effect

Door verbetering van de bereikbaarheid van de kerngebieden wordt de economische positie van de regio versterkt.

Werkdoelen

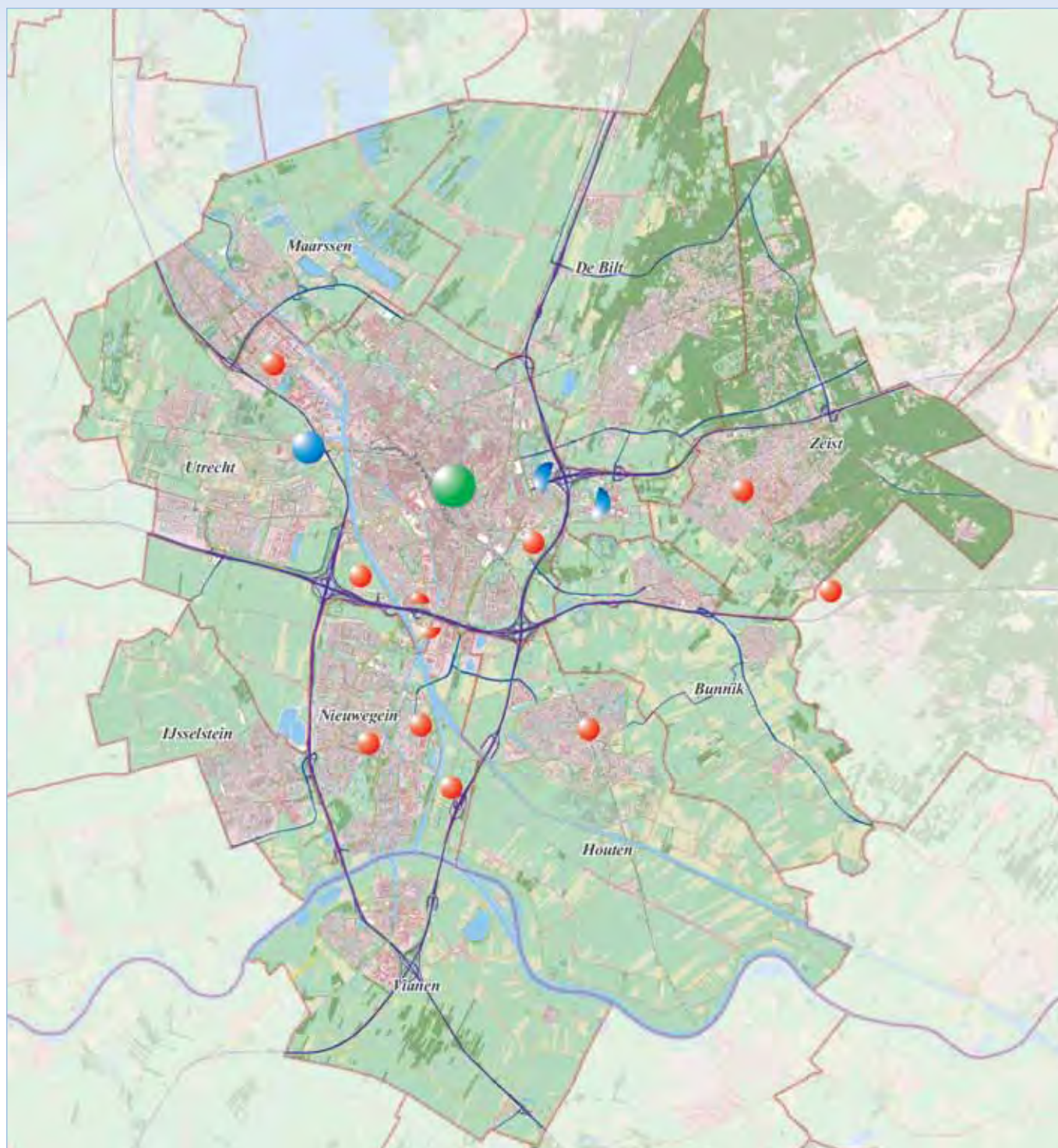
De kwantitatieve bereikbaarheid komt tot uiting in de doorstroomkwaliteit en betrouwbare reistijd.




Voor elk type weg wordt een referentiewaarde voorgesteld die de doorstroomkwaliteit uitdrukt in een gemiddelde reistijd of een gemiddelde trajectnelheid.

Ook voor het openbaar vervoer zullen reistijdmetingen verricht worden als instrument om de betrouwbaarheid te meten en verbeterpunten te signaleren.

Voor de reiziger is uiteindelijk de optelsom belangrijk: een betrouwbare reistijd van deur tot deur.

KERNGBIEDEN



-  Nationaal kerngebied
-  Randstedelijk kerngebied
-  Regionaal kerngebied



2. KLANTGERICHTE BENADERING

Het afstemmen van maatregelen op de specifieke kenmerken van een gebied of een groep mobilisten blijkt effectiever dan generieke maatregelen. Om die reden hebben bij de actualisering van het RVVP onderwerpen als gebiedsgerichte aanpak en mobiliteitsmanagement extra aandacht gekregen. Ook de samenwerking met het bedrijfsleven om knelpunten in het goederenvervoer en de stedelijke distributie aan te pakken passen in de maatwerkbenadering.

GEBIEDSGERICHTE AANPAK

Hoofddoel

Bij het aanpakken van knelpunten zal gekeken worden naar het totale, samenhangende gebied, met daarin alle vervoerwijzen. Samen met andere overheden, maatschappelijke partijen en het bedrijfsleven zal gezocht worden naar maatwerkoplossingen.

Maatschappelijk effect

Door deze benadering wordt een efficiëntere inzet van schaarse middelen bereikt en creëert men meer draagvlak.

Wereldoelen

De gebiedsgerichte aanpak zal de komende jaren vorm krijgen in twee majeure projecten, namelijk A12 Salto en de Pakketstudie Ring Utrecht als onderdeel van het Urgentieprogramma Randstadproject Draaischijf van Nederland. (Deze projecten worden in hoofdstuk 3 nader toegelicht.)

Daarnaast participeert het BRU in ICT-Onderweg, een project van Utrecht Onderweg. Ook Randstadspoor is een project waarin de gemeenschappelijke belangen van het gebied zwaarder wegen dan de beheersgrenzen van de verschillende autoriteiten.

MOBILITEITSMANAGEMENT

Hoofddoel

Het organiseren van slim reizen, waaronder het prikkelen van de mobilist om alternatieven voor de auto te gebruiken.

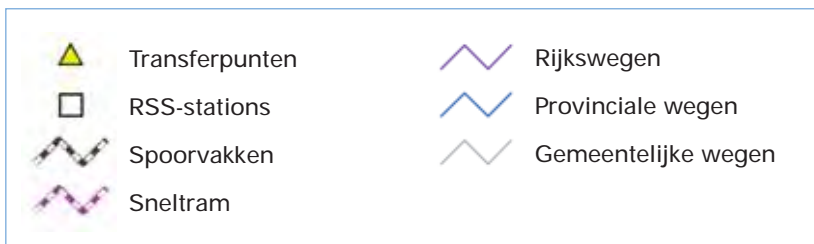
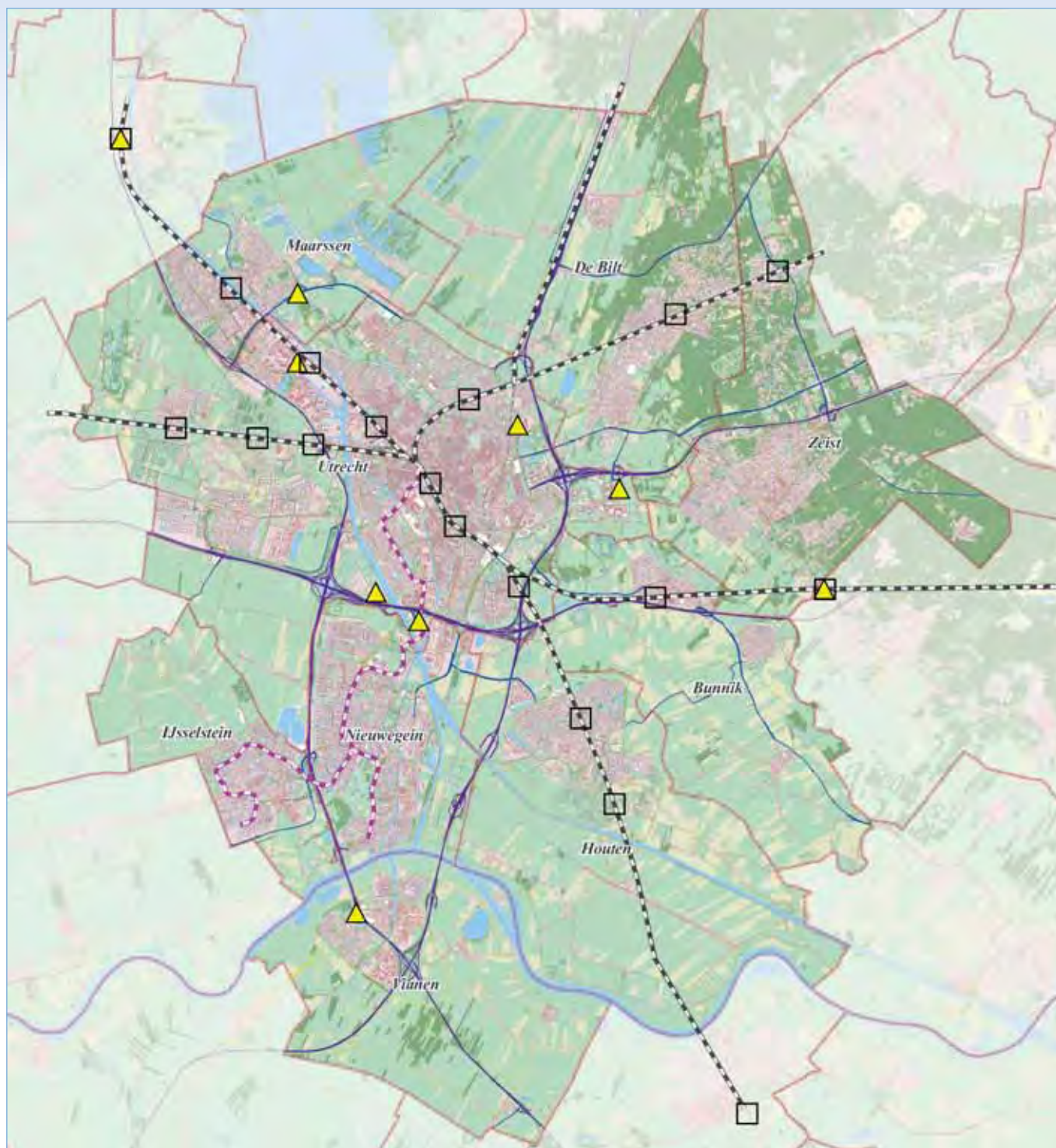
Maatschappelijk effect

Mobiliteitsmanagement draagt bij aan een betere bereikbaarheid. Het creëert flexibiliteit en meer begrip voor de overlast ten gevolge van bouwwerkzaamheden.

Wereldoelen

Tot mobiliteitsmanagement behoort de inrichting van transferpunten, variërend van extra stallingen bij OV-haltes of een eenvoudige P&R tot een gebouwde voorziening, afhankelijk van het aantal overstappers en de reductie van de automobilititeit. Vervoermanagement bij bedrijven wordt gestimuleerd.

TRANSFERPUNTEN





De prioriteit ligt bij grote bouwwerkzaamheden aan de weg. Mobiliteitsmanagement is meer dan het verbeteren van de keten. Ook de toepassing van ICT en communicatie-instrumenten maakt deel uit van mobiliteitsmanagement. Voorbeelden zijn het Digitaal Loket, Straatmanagement en de Bewustwordingscampagne uit het voorbeeldproject Samen Goed Geregeld (zie ook bij Goederenvervoer). Het streven is 5% minder autoverplaatsingen bij grote bouwwerkzaamheden.

Locatie- en parkeerbeleid

Hoofddoel

Het doel van locatiebeleid is om een goede plaats te bieden voor ieder bedrijf.

Maatschappelijk effect

Kwalitatief goede werklocaties dragen bij aan de economische vitaliteit van de regio.

Werkdoelen

De kwaliteit van de werklocatie is niet los te zien van bereikbaarheid en consequenties voor leefbaarheid en veiligheid. Dit krijgt vorm in een samenhangend pakket van maatregelen die – onder andere – waarborgen dat:

- bedrijven met arbeids- en of bezoekersintensieve functies zoveel mogelijk in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten kunnen worden gevestigd;
- bedrijven die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersgenererende werking niet inpasbaar zijn, ruimte wordt geboden op bedrijventerreinen;
- de bedrijventerreinen met goederenstromen van beduidende omvang multimodaal kunnen worden ontsloten.

Bij het ontwikkelen van locatiebeleid zal intensief worden samengewerkt tussen de afdelingen economische zaken en verkeer en vervoer van zowel de gemeenten als het BRU.

Parkeerbeleid is een ander instrument om de bereikbaarheid te verbeteren.

In beginsel is het aan gemeenten om daaraan invulling te geven. Gemeenten dienen een actief onderling afgestemd parkeerbeleid te voeren dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

De komende jaren zal geïnventariseerd worden welk parkeerbeleid de gemeenten voeren en of zich daarbij nog knelpunten voordoen. Als er knelpunten blijken te zijn zal het BRU de gemeenten aanbieden een coördinerende rol te vervullen voor een regionaal afgestemd parkeerbeleid, gericht op het bepalen van de in de Nota Mobiliteit bedoelde bandbreedtes voor de parkeernormen.

STEDELIJKE DISTRIBUTIE

Hoofddoel

In samenspraak met andere overheden en het bedrijfsleven wil het BRU de bereikbaarheid voor het goederenvervoer verbeteren en het toenemende beslag op de wegcapaciteit beperken. Daarnaast initieert het BRU afstemming tussen bedrijfsleven en gemeenten om de stedelijke distributie te verbeteren. Leefbaarheid en veiligheid zijn belangrijke (rand)voorwaarden.



Maatschappelijk effect

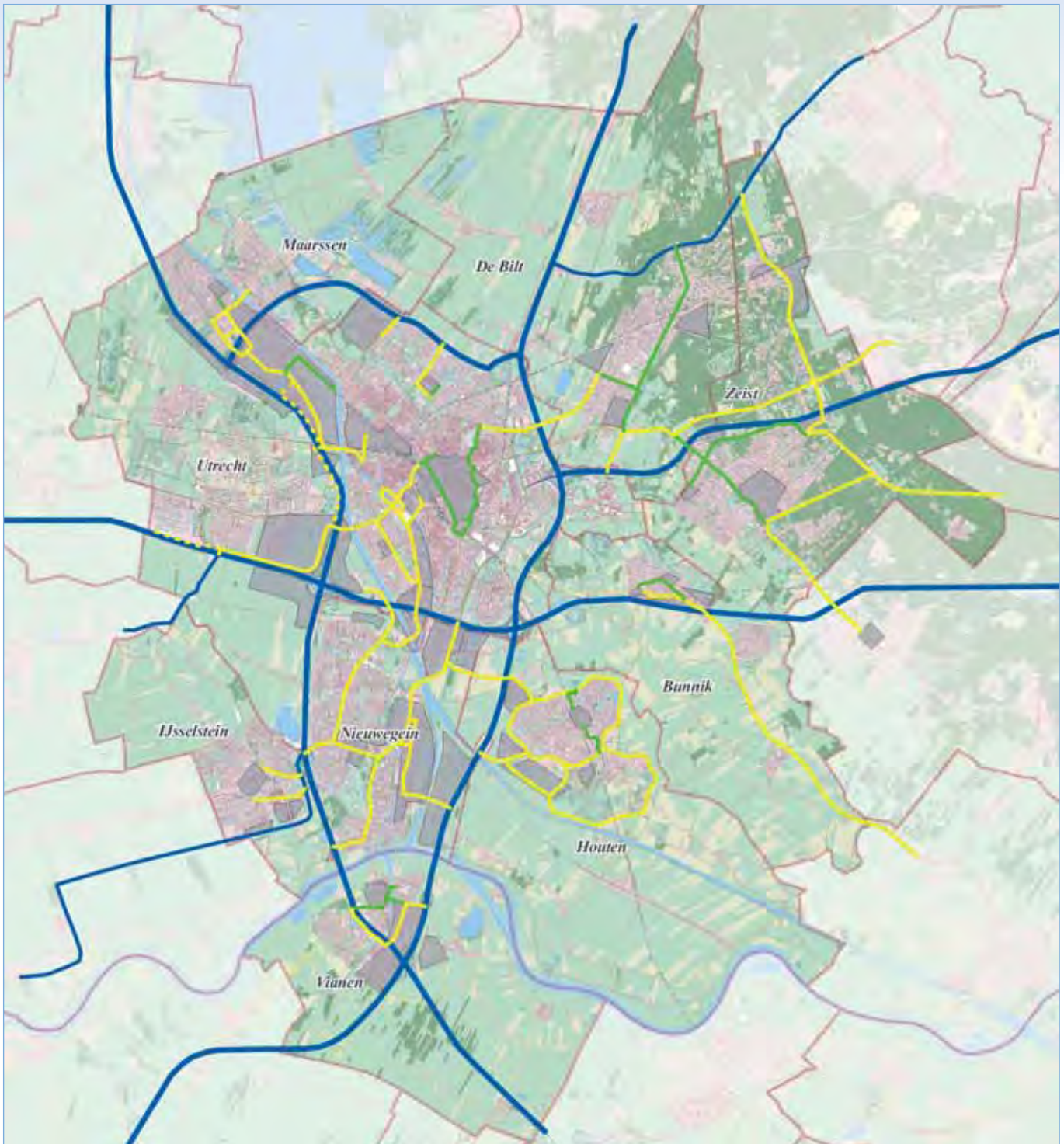
Een onderling afgestemd goederenvervoerbeleid stimuleert de economische vitaliteit en verbetert de leefbaarheid en veiligheid in stedelijke gebieden.

Werkdoelen

Er zal uitvoering worden gegeven aan de aanbevelingen uit het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Regio Utrecht (KGRU) en het toepassen van de Beleidsuitgangspunten Regelgeving. Voorts zal een modal shift naar water en rail gestimuleerd worden.

Ook het voortzetten van de vormen van mobiliteitsmanagement (Digitaal Loket, Straatmanagement en de Bewustwordingscampagne) die in het project Samen Goed Geregeld in gang zijn gezet, behoort tot de doelen van het RVVP.

KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER REGIO UTRECHT



3. INTEGRALE, GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN: A12 SALTO EN PAKKETSTUDIE RING UTRECHT

A12 SALTO

Het project A12 Salto moet een duurzame oplossing bieden voor de regionale verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied (Houten - Bunnik). Mede door de regionale groeitaak van Houten is de verkeersdruk in dit gebied sterk toegenomen. In de periode tot 2020 zijn ingrijpende verkeersmaatregelen nodig, te beginnen met een mogelijke extra aansluiting van Houten op het rijkswegennet en aanvullende verkeersmaatregelen in het buitengebied van Bunnik.

Tien partijen werken onder leiding van het BRU samen aan dit project.

Hoofddoel

De partijen willen gezamenlijk een pakket maatregelen samenstellen dat een duurzame oplossing biedt voor de problemen op het onderliggend wegennet in het Kromme Rijngebied (Houten – Bunnik).

Maatschappelijk effect

Door het doorgaande verkeer in het Kromme Rijngebied te bundelen op de daarvoor bedoelde wegen, wordt het onderliggend wegennet als geheel ontlast en verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied. Hiervan profiteert ook het langzaam (fiets)verkeer.

Werkdoelen

De eerste stap is het realiseren van een extra aansluiting van Houten op het hoofdwegennet.

In de tweede fase wordt gezocht naar oplossingen voor de overige verkeersproblemen in het gebied, zoals

- de hoge verkeersdruk in het centrum van Bunnik (vanuit Zeist en Wijk bij Duurstede)
- de drukke verbinding Wijk bij Duurstede-Bunnik-Utrecht (N229)
- de geleiding van doorgaand verkeer vanuit het buitengebied van Bunnik naar de A12
- een toekomstvaste aansluiting van de N229 op de A12.



PAKKETSTUDIE RING UTRECHT – URGENTIEPROGRAMMA RANDSTAD

In het Urgentieprogramma Randstad is het project Draaischijf van Nederland opgenomen.

Hoofddoel

Het project moet ertoe leiden dat Utrecht als draaischijf van en naar de Randstad functioneert. Dit vereist multimodale verbetering van de bereikbaarheid, op het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet, per openbaar vervoer én op de fiets. Aandachtspunten zijn goede afstemming met andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de randvoorwaarden van milieu en leefbaarheid.

Er is afgesproken dat er twee 'pakketstudies' worden uitgevoerd: één voor het gebied binnen en rondom de Ring Utrecht en één voor het gebied binnen en rondom de driehoek Amersfoort – Hilversum – Utrecht. In deze pakketstudies worden concrete investeringsbeslissingen voorbereid voor het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Ook andersoortige maatregelen als mobiliteitsmanagement en prijsbeleid spelen daarbij een grote rol.

De Pakketstudie Ring Utrecht vindt plaats onder regie van het BRU en gemeente Utrecht.

Maatschappelijk effect

Door verbetering van de bereikbaarheid van de kerngebieden wordt de economische positie van de regio versterkt.

Werkdoelen

Aan de hand van een kaartbeeld van knelpunten wordt in gebiedsgerichte uitwerkingen naar oplossingen gezocht worden. Die moeten leiden tot voorstellen voor integrale maatregelenpakketten. Die voorstellen zullen getoetst worden aan het gezamenlijk opgestelde Beoordelingskader, waarbij vooral wordt gekeken of de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio daadwerkelijk verbetert. Uiteindelijk leidt dit tot een Programma Bereikbaarheid Utrecht.

BEOORDELINGSKADER PAKKETSTUDIES UTRECHT

Hoofddoel

Om binnen de twee pakketstudies een gelijke toetsing te hanteren is een beoordelingskader ontwikkeld. Immers, de studies zijn gericht op een integrale benadering van de problematiek en de oplossingen dienen op elkaar te zijn afgestemd.

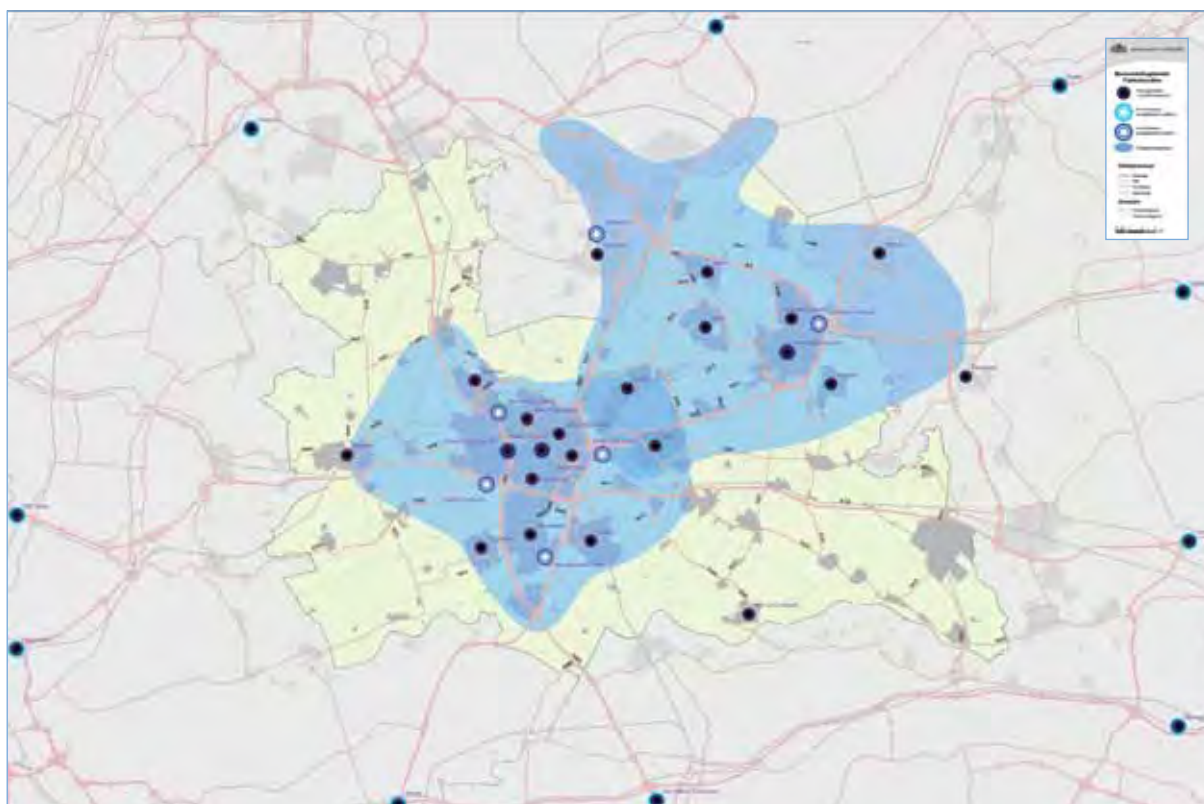
Maatschappelijk effect

Het maatschappelijk effect van het beoordelingskader is indirect van aard. Het instrument maakt het mogelijk om een integrale afweging te maken, waarbij over de grenzen van de wegbeheerders, dus naar het netwerk als geheel gekeken wordt. Dit integrale beoordelingskader wordt door alle overheden die deelnemen aan de pakketstudies erkend.

Werkdoelen

De regio Utrecht heeft besloten dat de ruimtelijk-economische component leidend moet zijn in de afweging van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Daarom wordt de aandacht gericht op een zevental economische kerngebieden. Op basis van de benoemde kerngebieden zijn de belangrijke relaties te benoemen waarop de bereikbaarheid wordt getoetst. Het concentreren op de belangrijkste relaties zal uiteindelijk ook de doorstroming van de andere relaties positief beïnvloeden.

Het beoordelingskader zal worden toegepast bij de bepaling van de bereikbaarheidsknelpunten en bij het toetsen van de oplossingsrichtingen op de bereikbaarheidseffecten. Reistijd van deur-tot-deur is een belangrijk criterium om uitspraken te kunnen doen over (problemen met en maatregelen voor) bereikbaarheid. Daarnaast wordt betrouwbaarheid meegenomen en zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid randvoorwaardelijke aspecten.



Ondergrond © Topografische Dienst Kadaster, Emmen

4. ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT

Hoofddoel

Het BRU ziet de invoering van prijsbeleid in de vorm van de kilometerbeprijzing die het Rijk in 2011 wil invoeren, als een noodzakelijk instrument om de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit van de regio te beheersen.

Maatschappelijk effect

Bereikbaarheid is van essentieel belang voor het handhaven en uitbouwen van de economische positie van de regio. Verbetering van de luchtkwaliteit komt ten goede aan de leefbaarheid van de regio.

Werkdoelen

Het BRU wil dat zo snel mogelijk kilometerbeprijzing wordt ingevoerd en wil invloed uitoefenen op de wijze waarop dat gebeurt.

Het BRU wil meedenken over wijze waarop kilometerbeprijzing wordt toegepast, vooral in verband met de consequenties voor het onderliggend wegennet. Het BRU wil daarom betrokken worden bij het vaststellen van tarieven en het inzetten van opbrengsten.

Ook andere vormen van prijsbeleid zullen worden onderzocht en zo mogelijk proefondervindelijk worden getest. Daarbij wordt gedacht aan toegangsheffing of verblijfsheffing.

5. BEREIKBAARHEID OVER DE WEG

Hoofddoel

De aanleg van nieuwe infrastructuur dient beperkt te worden door slim gebruik te maken van bestaande infrastructuur (benutting), dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.



Maatschappelijk effect

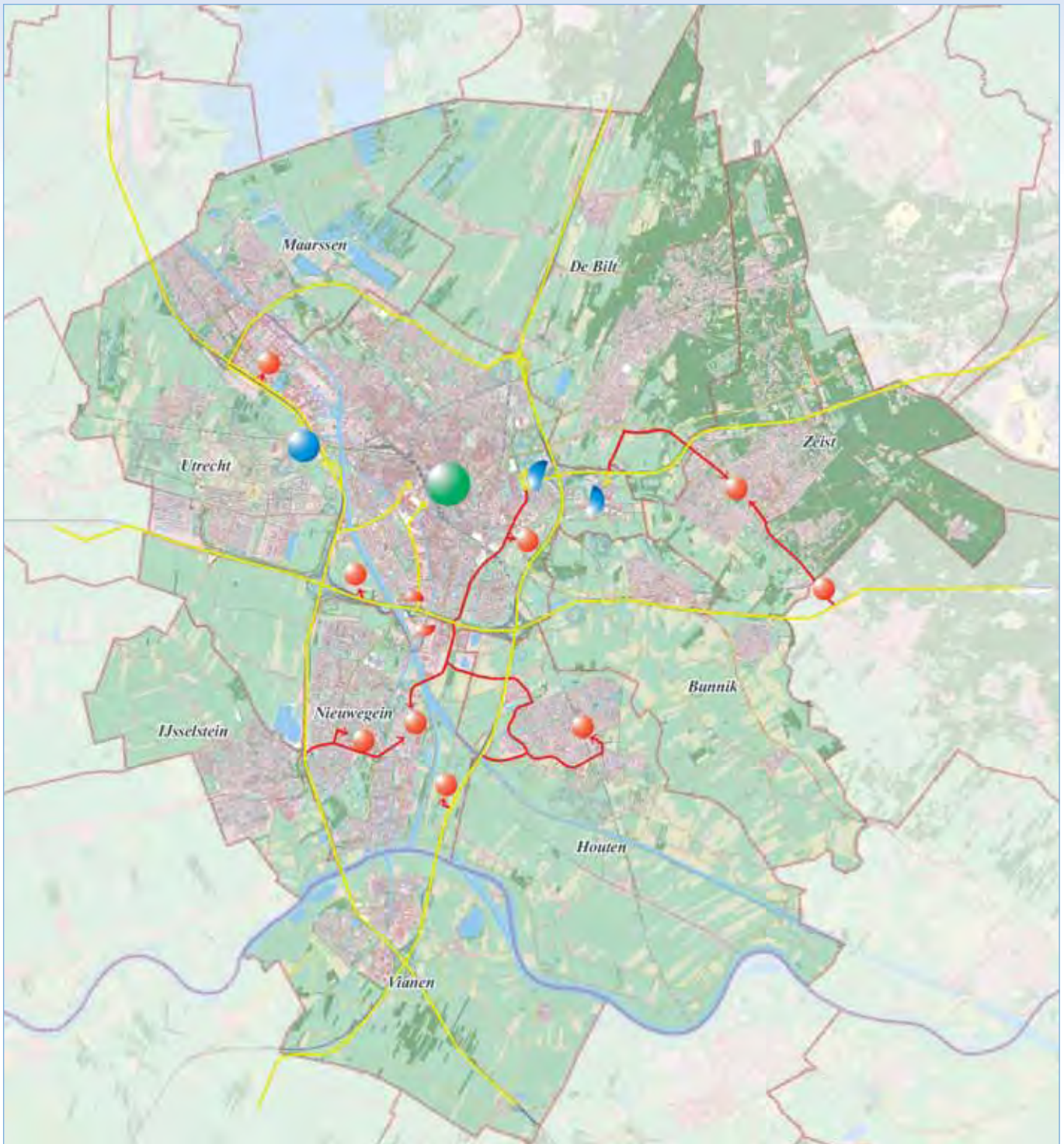
Door eerst te kijken naar een beter gebruik van bestaande infrastructuur en de toepassing van sturingsinstrumenten, kunnen de schaarse middelen efficiënter besteed worden en wordt het beslag op de schaarse ruimte beperkt.

Werkdoelen

Het Rijk past op het hoofdwegennet spits- en plusstroken toe. Het BRU is voorstander van dergelijke maatregelen, maar is alert op het "uitwonen" van het verkeerssysteem en de toename van de gevoeligheid voor kleinere incidenten.

Vormen van gedragsbeïnvloeding (mobiliteitsmanagement) bieden goede kansen.

FUNCTIONEEL WEGENNET



Kerngebied



Ontsluiting nationale en randstedelijke kerngebieden



Ontsluiting regionale kerngebieden



6. OPENBAAR VERVOER

Hoofddoel

Een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer biedt reizigers een aantrekkelijke manier om zich te verplaatsen en is een goed alternatief voor de auto. Het BRU wil al het openbaar vervoer integreren tot een sterk netwerk. Drager van dit netwerk is Randstadspoor.

Maatschappelijk effect

Goed openbaar vervoer leidt tot verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Werkdoelen

Kwaliteit kent vele gezichten zoals comfort, snelheid, betrouwbaarheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Ten aanzien van de feitelijke prestaties – snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit – streeft het BRU naar een verbetering van de gemiddelde reistijd per openbaar vervoer van deur-tot-deur met 10%. Deze norm wordt in het Beoordelingskader nog verder aangescherpt. Wat de betrouwbaarheid betreft zal tenminste 85% van de ritten in overeenstemming met de dienstregeling moeten zijn. De capaciteit moet groeien om zowel de nagestreefde groei van het vervoer als de comfortnorm te bereiken.

De beleving van de kwaliteit van het openbaar vervoer heeft o.m. te maken met het comfort, sociale veiligheid en toegankelijkheid.

In 2010 zullen alle voertuigen voldoen aan de Europese normen voor toegankelijkheid. Voor de haltes gelden percentages van 50% in 2010 en 75% in 2015. Voor de busstations gelden eigen kwaliteitsnormen voor toegankelijkheid, wachtgelegenheid, reisinformatie, fietsenstallingen, (chip)kaartverkoop, comfort en veiligheid.

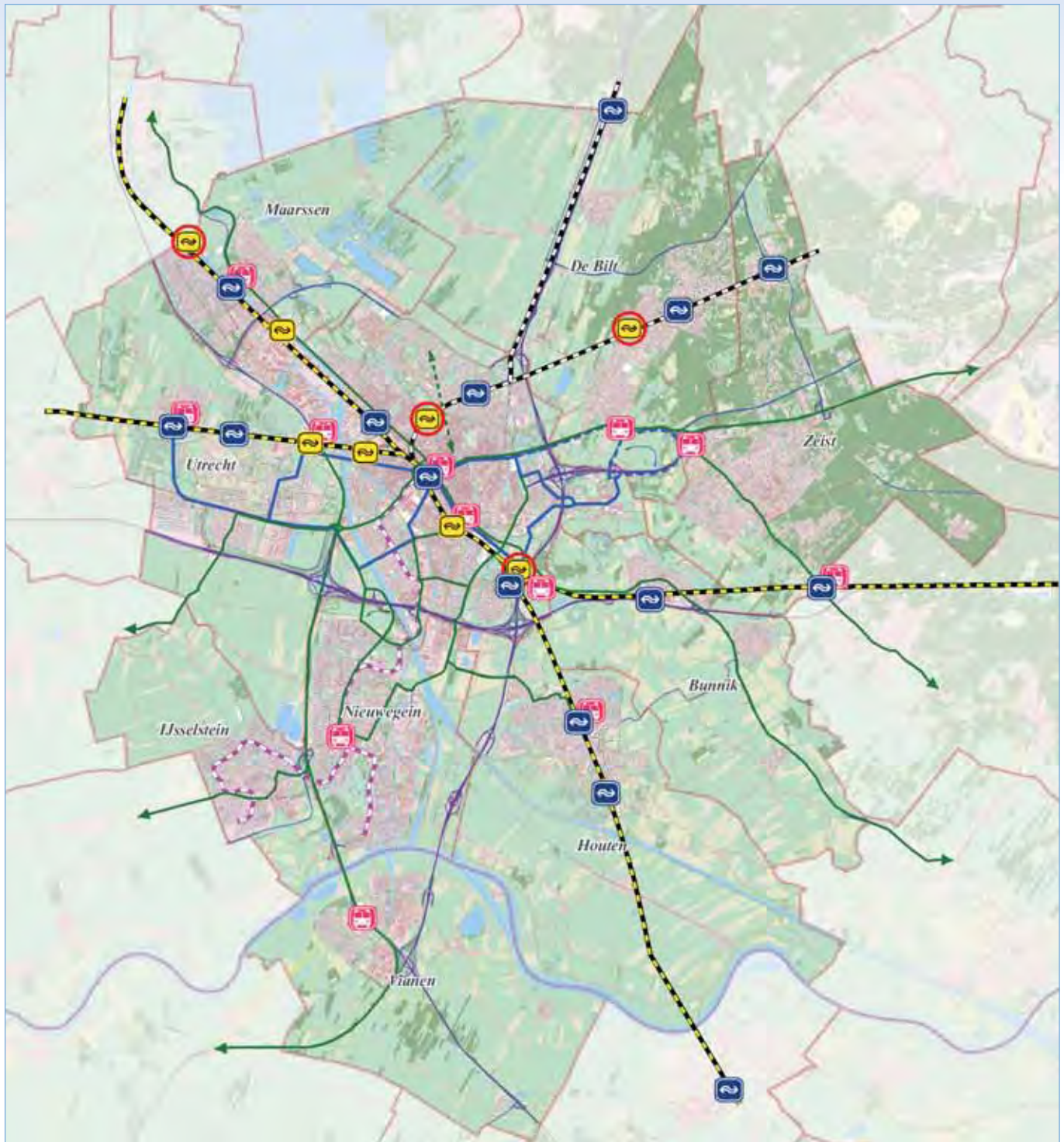


Ook bij het openbaar vervoer ligt de prioriteit bij de bereikbaarheid van de kerngebieden.

Voor het openbaar vervoer in kleine kernen zal maatwerk gezocht worden. De stijgende kosten van dit speciale fijnmazige type openbaar vervoer maken dit noodzakelijk. Een buurtbus die in overleg met bewoners rijdt is hier een voorbeeld van.

Het BRU streeft een groei van het openbaar bus- en tramvervoer van 2,5% per jaar na. Een groot deel van die groei hangt samen met de groei van het landelijke spoorvervoer. De helft van de groei betreft het voor- en natransport van de trein. Dit betekent dat het aandeel van de bus- en tramverplaatsingen dat voor- en natransport van de trein is, zal stijgen tot boven de 30%.

HOOFDSTRUCTUUR OPENBAAR VERVOER



	Sneltram, bestaand		OV-knooppunt (niet limitatief)
	HOV, bestaand/gepland		HOV, nieuw
	Spoor, bestaand		Gewenste verbetering spoor
	Stations, bestaand		RSS-stations, nieuw
	Verbindend busnetwerk		Mogelijk RSS-stations, na 2015
	Mogelijke verbinding		



7. LANGZAAM VERKEER: KORTE AFSTANDEN, VOOR- EN NATRANSPORT

Hoofddoel

Het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel op korte afstanden (tot ca 7 kilometer) en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur dient gestimuleerd te worden.

Maatschappelijk effect

Voor verplaatsingen binnen het stedelijke gebied is de fiets op korte afstanden een ideaal vervoermiddel. Als alternatief voor de auto bevordert het fietsgebruik een betere bereikbaarheid en leefbaarheid.

Werkdoelen

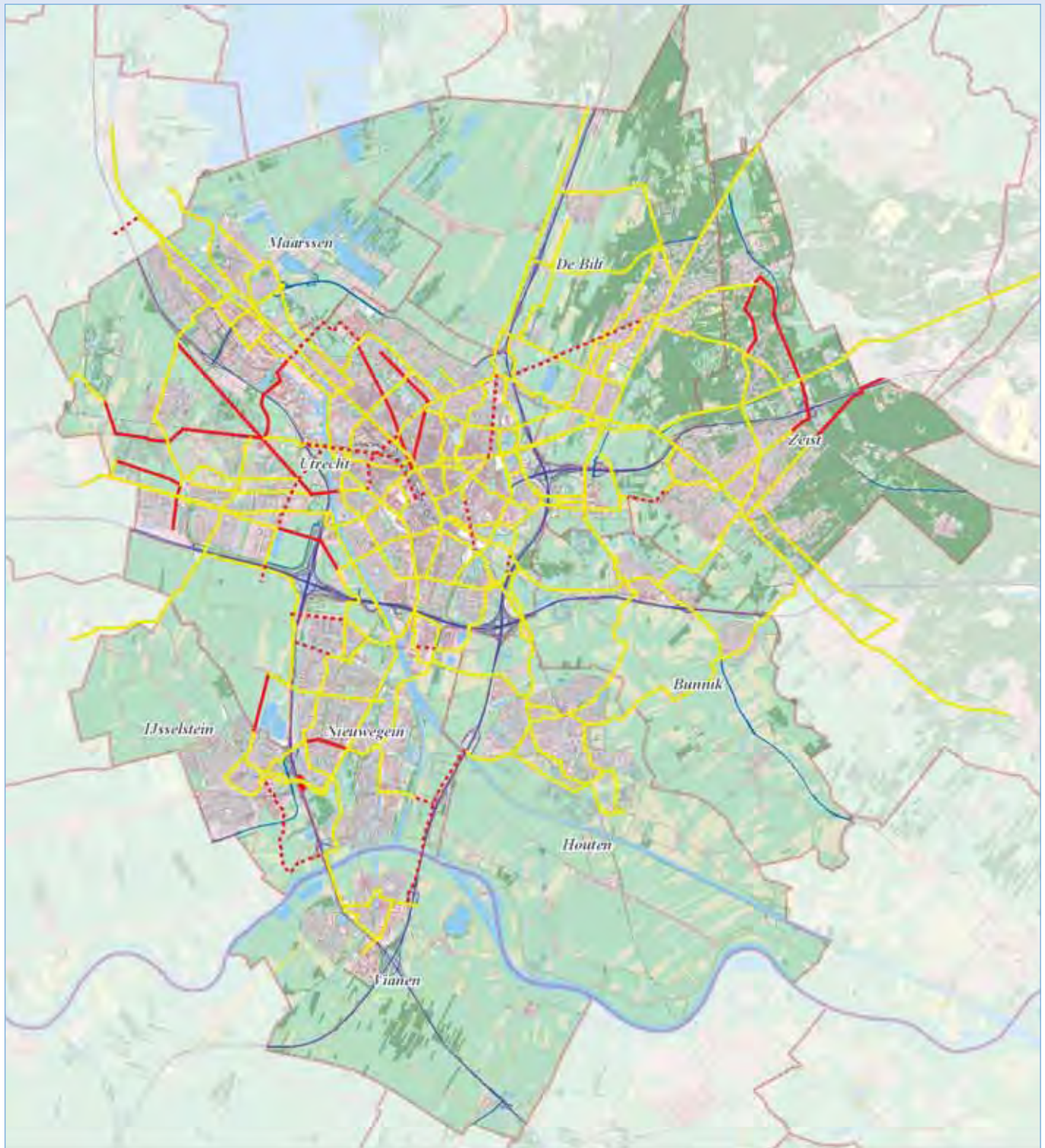
Het BRU heeft de ambitie dat het aandeel van de fiets in de modal-split gelijk moet blijven. Dit kan alleen bereikt worden door stevig in te zetten op de verbetering van de netwerken en op het uitbreiden van de parkeervoorzieningen.

Ook hier gaat het om goede, veilige en comfortabele verbindingen tussen de kerngebieden (fietskernnet). Dit betekent inrichting volgens de CROW-normen, het aanleggen van ontbrekende schakels, waar mogelijk het wegnemen van barrièrewerking en een gemiddelde snelheid van 15,5 km/uur op de verbindingen tussen de kernen.



De fiets is een belangrijke schakel in de ketenmobiliteit. De fiets voorziet in voor- en natransport voor het openbaar vervoer, maar is ook nuttig in combinatie met het autoverkeer richting het centrumgebied van de gemeente Utrecht. Het BRU zal daarom het fietsparkeren sterk stimuleren.

KERNNET FIETS



 Hoofdfietsroute gewenst	 Rijkswegen
 Hoofdfietsroute bestaand	 Provinciale wegen
 Hoofdfietsroute gepland	 Gemeentelijke wegen



8. VEILIGHEID

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

Hoofddoel

Het BRU streeft naar een verbetering van de objectieve verkeersveiligheid voor alle modaliteiten.

Maatschappelijk effect

Alle maatregelen moeten leiden tot een afname van het aantal ziekenhuis-gewonden tot maximaal 343 in 2010. Het aantal dodelijke slachtoffers mag in 2010 niet meer dan 16 zijn.

Werkdoelen

Daartoe richt het zich op een integrale aanpak: infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, educatie en handhaving. De eerste prioriteit voor infrastructurele maatregelen ligt bij het verkeersveilig maken van de vijf Slachtoffer Ongevallen Concentraties in de regio. Daarnaast richt de stadsregio zich op het verkeersveilig maken van de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied en op het verbeteren van de positie en de zichtbaarheid van het langzame verkeer, voetgangers en (brom-)fietsers. Het BRU draagt bij aan de invoering van Duurzaam Veilig fase II en de *Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken* (EHK) op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Gedragsbeïnvloeding wordt de komende jaren sterker gericht op jongeren tot en met 24 jaar. Hierbij ligt de nadruk op gevaren van roekeloos rijgedrag. Het gaat hier om jongeren op bromfietsen en jonge automobilisten.

SOCIALE VEILIGHEID

Hoofddoel

Het is van groot belang om mobilisten een goed alternatief voor de auto te bieden. Het BRU is er van overtuigd dat dit alleen mogelijk is door de kwaliteit van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen sterk te laten stijgen. Een van die kwaliteitsaspecten is de sociale veiligheid.

Maatschappelijk effect

Het BRU stelt zich ten doel dat de sociale veiligheid door de reizigers in totaliteit met een 7,5 wordt gewaardeerd. Dit betekent een verbetering met een 0,5 op een schaal van tien.

Werkdoelen

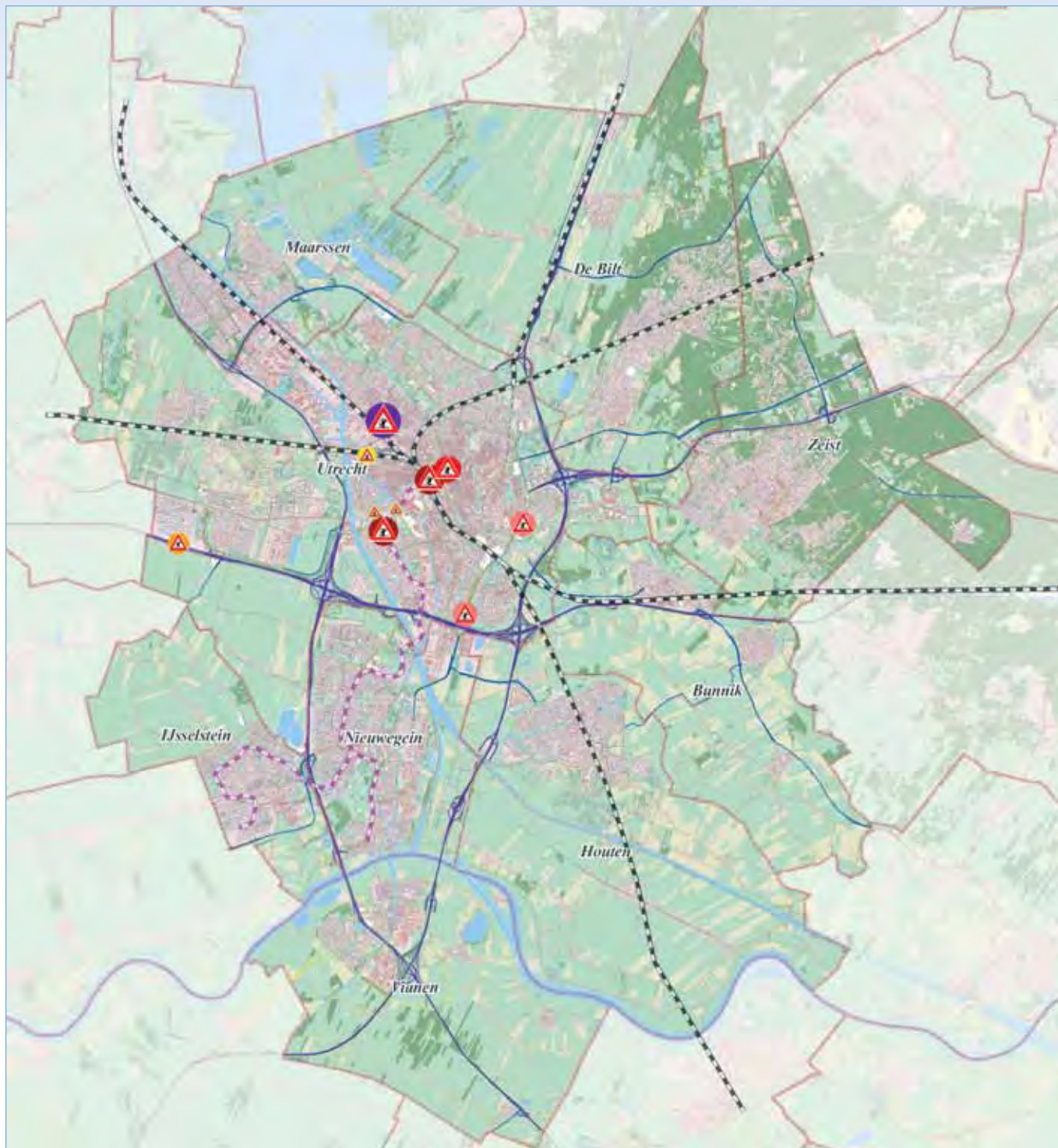
De aanpak richt zich onder meer op het aanbrengen van videocamera's in alle bussen, een veiligheidsconvenant voor de sneltram en het verbeteren van de halte kwaliteit.





TRANSPORT VAN GEVAARLIJKE STOFFEN




Hoofddoel

Verkeersveilige routes voor vrachtverkeer krijgen speciale aandacht. De realisatie van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht speelt hierin een belangrijke rol. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht en het Routenet Gevaarlijke Stoffen van de Provincie Utrecht zullen verder op elkaar afgestemd worden.

SLACHTOFFER ONGEVALLEN CONCENTRATIES



-  3 slachtoffer ongevallen
-  4 slachtoffer ongevallen
-  5 slachtoffer ongevallen
-  6 slachtoffer ongevallen

-  7 slachtoffer ongevallen
-  13 slachtoffer ongevallen
-  15 slachtoffer ongevallen



9. KWALITEIT LEEFOMGEVING: DUURZAME MOBILITEIT

Hoofddoel

Het BRU heeft geen wettelijke taken heeft op het gebied van milieubeleid, maar in het kader van de taken die het BRU wel heeft streeft het naar het terugdringen van de negatieve invloed van het verkeer op leefkwaliteit en milieu.

Werkdoelen

De mogelijkheden voor het BRU zijn te vinden bij de concessievoorwaarden voor het openbaar vervoer (vanaf 2010 moeten alle voertuigen in het regionale busvervoer tenminste aan de EEV-norm voldoen) en de voorwaarden die gesteld worden aan subsidieaanvragen voor infrastructurele projecten.

Bij de infrastructurele projecten speelt ook waterberging een rol.

In de Pakketstudies Draaischijf van Nederland zal leefbaarheid een zware rol spelen bij de weging van de te nemen maatregelen.



